

Philippe GIRARD
Habitant Le Mesnil Saint Denis

Contribution sur le débat public de prolongement de l'A12

Je suis francilien d'adoption, j'ai choisi avec mon épouse et mes trois enfants de vivre dans un lieu qui concilie à la fois la commodité liée à la proximité des zones urbaines et commerciales d'une part et des sites naturels pour la détente et les loisirs d'autre part..

Je me permets par cette lettre de donner mon avis sur le débat public d'amélioration de l'axe N10

L'urbanisation non maîtrisée au bord de la N10 ne doit pas être un prétexte à la création d'un nouvel axe autoroutier. Je suis farouchement opposé au prolongement de l'A12 sachant que la nationale 10 existante est aménageable.

Pourquoi avoir laissé durant des années se développer l'urbanisation aux abords immédiats de la N10 ? Aujourd'hui encore des immeubles d'habitation se construisent à moins de 30 mètres de la route. Pourquoi la ville de Trappes a-t-elle construit son nouvel hôtel de ville en bordure de la N10 et autorise encore aujourd'hui les constructions en bordure de cet axe routier. L'argument que l'aménagement de la N10 entraînerait des destructions d'équipement publics et d'entreprises n'est pas acceptable lorsque durant des années et encore aujourd'hui les implantations en bordure de routes ont été autorisées.

Même si la construction de l'A12 avait été inscrite au schéma directeur il y a 30 ans, les choses ont désormais évoluées. Le tout autoroutier n'est plus la seule priorité. La défense de l'environnement et le développement durable sont désormais des valeurs d'un intérêt supérieur et que beaucoup de citoyens approuvent.

Ce n'est pas parce que des parcs régionaux sont déjà traversés par des autoroutes que la création de l'A12 doit se faire. Sous couvert de progrès, il n'est pas acceptable de céder à la facilité (projet plus facile à réaliser, moins cher,...). La valeur de notre territoire se mesure aussi à la préservation des espaces naturels. Le pris à payer est sans doute plus important pour maintenir en île de France des espaces ruraux. C'est une question de volonté politique. Je suis intimement convaincu que les moyens financiers et humains pour réaliser un projets ambitieux d'amélioration de la N10 existante peuvent être réunis aux niveau du département, de la région, de l'état, de l'Europe. Ils doivent être privilégiés par rapport au choix irréversible de la construction d'une autoroute défigurant des sites naturels.

Le coût, le délai d'un tel aménagement n'a aucune importance si le choix est celui de favoriser les espaces naturels par rapport au béton et goudron. Aux femmes et hommes politiques (élus du peuple) ont à prendre position pour que le respect de l'environnement soit une réalité.

L'amélioration de la fluidité du trafic sur la N10 est possible. La réalisation de tranchées couvertes, la suppression des feux tricolores est réalisable : des espaces existent autour

des zones des feux tricolores à Trappes, à Coignières. Certes, il faudra sans doute faire déplacer des locaux commerciaux au droit des ses carrefours à aménager (à Coignières surtout), mais les espaces pour leur réimplantation existent : la zone d'activités sud de Coignières disposent de beaucoup de terrains en friches. L'aménagement de la N10 est à mon avis tout à fait pertinent. Le but n'est pas de circuler plus vite (puisque cela augmente la pollution) mais de circuler mieux. L'argument du coût plus important de cet aménagement par rapport à la réalisation d'un nouvel axe routier est fallacieux car de toute façon des aménagements de la N10 sont prévus. Inutile de payer deux projets : un regroupement pour une amélioration de l'axe existant (la N10) serait plus judicieux. Il permettrait de concentrer l'effort financier sur des travaux pour améliorer le trafic, les nuisances sonores pour les riverains. De plus un projet judicieux serait de prendre en compte les nuisances sonores liées au passage ferroviaire qui devrait lui aussi se développer.

Ces aménagements permettront d'abaisser le niveau de pollution : pas d'embouteillage implique moins de pollution.

Pourquoi réaliser un tracé autoroutier de plus alors qu'un axe routier existe déjà et que sont aménagement est possible ?

Le trafic de la N10 est identifié comme étant un trafic de desserte régionale voire locale. Donc la création d'une autoroute ne résoudra rien. Pire elle sera là un appel au trafic des poids lourds en transit entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe. Ce trafic supplémentaire n'est pas souhaité. Il entraînerait inévitablement un accroissement de la pollution. Et même si l'augmentation des échanges croit, des solutions alternatives à la route existent : transports collectifs (trains, bus), ferroutage pour les camions en transit.

Pourquoi l'amélioration des trafics locaux n'a pas été réalisée précédemment? Des zones commerciales gigantesques se sont développées avec la bienveillance des communes limitrophes de la N10 (Trappes, Coignières). Les municipalités n'ont pas jugé nécessaire d'améliorer les dessertes de ces zones par la création d'axes secondaires. Aujourd'hui le trafic routier se concentre sur la N10 et les responsables locaux voudraient que d'autres communes soient défigurées par un ruban de bitume alors que tout au long de ces années elles ont bénéficié de la masse financière des taxes professionnelles sans rien entreprendre. Pourquoi rejeter aujourd'hui l'impact d'une autoroute sur les communes rurales ? Ce n'est pas là une façon réaliste de construire le futur d'une région.

Pour ces raisons, je suis farouchement opposé à toute réalisation d'un axe autoroutier supplémentaire (A12) en complément de la N10. Seul l'aménagement de la nationale 10 doit être entrepris. Celui-ci est possible et il garantit pour l'avenir un équilibre sein entre les zones urbaines et rurales.

Je souhaite vivement que mes remarques, souhaits soient pris en considération.